Г.И. КАРАПЕТЯН, Г.Р. БАБАЯН, Р.П. ОГАННИСЯН, Ш.О. АРУТЮНЯН

ОЦЕНКА СТРАХОВОГО ПОТЕНЦИАЛА СТРАХОВАНИЯ ГРУЗА В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИЯ

Страхование груза является наиболее распространенным видом добровольного страхования. Анализ страхового потенциала страхования грузов имеет важное значение, поскольку отражает текущую ситуацию на страховом рынке, возможности развития и существующие предпосылки на рынке для точного планирования будущей стратегии развития страховых компаний.

Ключевые слова: страхование груза, тариф, импорт, экспорт, страховой потенциал.

H.I. KARAPETYAN, G.R. BABAYAN, R.P. HOVHANNISYAN, SH.H. HARUTYUNYAN

ASSESSMENT OF THE INSURANCE POTENTIAL OF INSURING CARGO IN REPUBLIC OF ARMENIA

Cargo insurance is the most common type of voluntary insurance. The analysis of the insurance potential of cargo insurance is very important, as it reflects the current situation in the insurance market, the development opportunities and the existing prerequisites in the market in order to accurate by plan the future development strategy of insurance companies.

Keywords: cargo insurance, tariff, import, export, insurance potential.

ՀՏԴ 368:656.07

Հ.Ի. ԿԱՐԱՊԵՏՅԱՆ, Շ.Հ. ՀԱՐՈՒԹՅՈՒՆՅԱՆ

ՓՈԽԱԴՐՎՈՂ ԳՈՒՅՔԻ (ԲԵՌԻ) ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՍԱԿԱԳՆԻ ՀԻՄՆԱՎՈՐՈՒՄԸ ՀՀ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐԱԿԱՆ ՇՈՒԿԱՅՈՒՄ

Բեռի ապահովագրությունը ոչ կյանքի ապահովագրության գծով կամավոր ապահովագրության ամենատարածված դասն է: Բեռի ապահովագրության սակագնի հիմնավորումը շատ կարևոր է թե՛ ապահովագրական ընկերությունների ֆինանսական կայունությունը հիմնավորելու և թե՛ շուկայում ապահովագրական ընկերությունների մրցունակությունն ապահովելու տեսանկյունից:

Առանցքային բառեր. բեռի ապահովագրություն, սակագին, նետտո դրույքաչափ, բրուտտո դրույքաչափ:

Ներկայումս ՀՀ ապահովագրական շուկայում բեռի ապահովագրությունն իրականացնում են բոլոր 6 լիցենզավորված ընկերությունները, որոնք հիմնակա-

նում կիրառում են վերջին 5 տարիների ընթացքում իրենց վիճակագրության հիման վրա հաշվարկված սակագներ (դրույքաչափեր), հաշվի առնելով, թե տվյալ ապահովադիրը որքան է պատրաստ վճարել:

Սակագնի ճշտումը շատ կարևոր է ապահովադիրների շրջանակը ընդլայնելու և հաշվեգրված ապահովագրավճարների ծավալները մեծացնելու տեսանկյունից, քանի որ ներկայումս ՀՀ ապահովագրական ընկերություններն օգտագործում են բեռի ապահովագրության գծով առկա պոտենցիալի 12-15%-ը: Այս տեսանկյունից ուսումնասիրության թեման արդիական է՝ կապված ապահովագրական շուկայի զարգացման հեռանկարի հետ:

Հետազոտության նպատակն է ՀՀ ապահովագրական շուկայում բոլոր ապահովագրական ընկերությունների 10 տարվա վիճակագրական տվյալների հիման վրա հիմնավորել բեռի ապահովագրության սակագինը, որը երկարատև հիմքով կապահովի ապահովագրական ընկերությունների հուսալիությունը, շահութաբերությունը և մրցակցային պայմանները շուկայում:

Սակագինը հաշվարկելիս առավել նպատակահարմար է օգտվել հաշվարկման վիճակագրական մեթոդից, քանի որ առկա են շուկայում գործող բոլոր ապահովագրական ընկերությունների վերաբերյալ հավաստի վիճակագրական տվյալներ: Հաշվարկի համար հիմք է ընդունվել 10 տարվա (2012-2021թթ) վիճակագրությունը, որը առավել ամբողջական պատկերացում է տալիս բեռի ապահովագրության՝ ՀՀ շուկայում ռիսկայնության աստիճանի վերաբերյալ:

Ապահովագրության բրուտտո սակագինը (դրույքաչափ) որոշվում է հետևյալ կերպ՝

Բրուտտո դրույքաչափը = նետտո դրույքաչափ + բեռնվածք,

որտեղ բեռնվածքը = գործավարման ծախսեր + գործակալների վարձատրություն + շահույթ:

Օգտվելով ՀՀ-ում գործող 6 ապահովագրական ընկերությունների 2012-2021թթ. ֆինանսական հաշվետվություններից (հաշվեգրված ապահովագրավճարներ և վճարված հատուցումներ)՝ կազմել ենք նշված ժամանակահատվածում փոխադրվող գույքի (բեռի) ապահովագրության գծով շուկայում հաշվեգրված ապահովագրավճարների և վճարված հատուցումների գրաֆիկը (նկ.1) [1-6]:

Օգտագործված են հետևյալ վիճակագրական տվյալները 2012-2021թթ. համար.

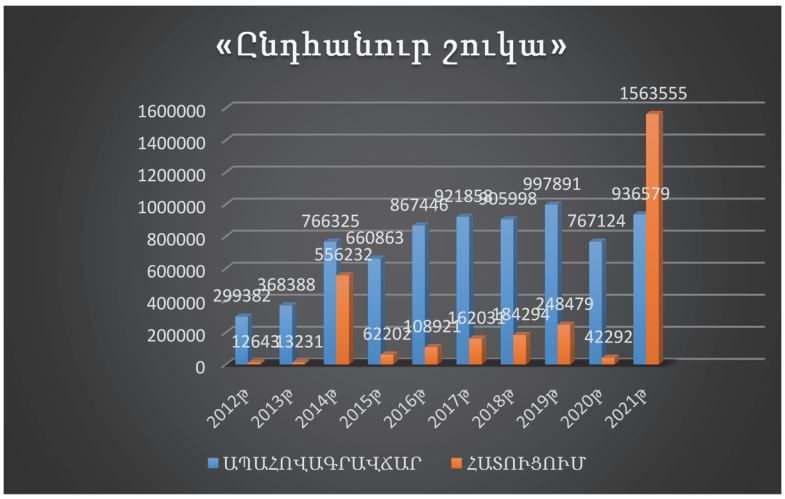
1) տարեկան ապահովագրական պայմանագրերի միջին քանակը՝ 15366 հատ,

2) ընդամենը տարեկան միջին ապահովագրական գումարները՝ 2.450.850.443 հազար դրամ,

3) տարեկան ապահովագրական պատահարների միջին քանակը՝ 80 հատ,

4) տարեկան կատարված հատուցումների ընդհանուր միջին գումարը՝ 295.388 հազար դրամ,

5) բոլոր ապահովագրական ընկերությունների կողմից 2022թ. կնքվելիք պայմանագրերի նախատեսվող քանակը՝ 20.000 հատ:



Նկ. 1. 2012-2021թթ. ՀՀ ապահովագրական շուկայում բեռների ապահովագրության հաշվեգրված ապահովագրավճարներ և վճարված հատուցումներ, հազար ՀՀ դրամ

Նետտո դրույքաչափը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝

$$P = (Po + Pr) \times 100, \quad (1)$$

որտեղ Po-ն զուտ նետտո դրույքաչափն, Pr-ը՝ ռիսկային հավելումը:

Զուտ նետտո դրույքաչափը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝

$$Po = (S_d : S) \times g, \quad (2)$$

որտեղ S_d-ն 1 ապահովագրական դեպքով հատուցման միջին գումարն է, S-ը՝ 1 պայմանագրի միջին ապահովագրական գումարը, g-ն՝ ապահովագրական դեպքերի հավանականության մակարդակը [7]:

$$S_d = 3.692 \text{ հազ. դր } (295.388 \text{ հազ. դր} : 80),$$

$$S = 159.810 \text{ հազ.դր } (2.450.850.443 \text{ հազ. դր} : 15.336),$$

$$g = 0.005 (80: 15366):$$

$$Po = 0.00012 ((3.692 : 159.810) \times 0.005):$$

Ռիսկային հավելումը Pr հաշվարկվել է հետևյալ բանաձևով ՝

$$Pr = 1.2 \times Po \times F_k \times Ý (1-g)\ n \times g, \quad (3)$$

որտեղ Pr-ը հուսալիության գործակիցն է , F_k-ն՝ ստանդարտ նորմալ բաշխման հակադարձ ֆունկցիան, որի արժեքը վերցվում է համապատասխան աղյուսակից՝ ըստ k –ի արժեքի, որը տատանվում է հետևյալ միջակայքում ՝ 0.8<k<0.99: Երբ k=0.99, ապա F_k= 2.3263, n–ը շուկայում պլանավորվող պայմանագրերի քանակը - 20000 հատ: Այս դեպքում.

$$Pr= 1.2 \times 0.00012 \times 2.3263 \times 1 \times (1-0.005)\ 20000 \times 0.005 =0.033\%,$$

$$P= 0.033\% + 0.012\% = 0.045\%,$$

Բրուտտո դրույքաչափը = նետտո դրույքաչափ + բեռնվածք,

Բեռնվածքը = գործավարման ծախսեր+գործակալների վարձատրություն+ + շահույթ [8]:

Շուկայում գործավարման ծախսերը միջին հաշվով կազմում են 15%, գործակալների վարձատրությունը՝ 20 %, շահույթը նախատեսվում է 20 %:

Բրուտտո դրույքաչափը տոկոսային արտահայտությամբ հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով ՝

$$A = P : (100\% - z), \quad (4)$$

որտեղ z-ն բեռնվածքի ընդհանուր ծավալն է՝ 55 % (15%+20 % +20 %):

$$A = \frac{0.045}{100\%-55\%} = 0.100\ \%:$$

Այսպիսով՝ բազային բրուտտո դրույքաչափը ստացվեց 0.100 %, մինչդեռ ապահովագրական ընկերությունները կիրառում են 0.15 % (օդային ուղիղ բեռնափոխադրումների դեպքում) մինչև 1 % դրույքաչափ (ԱՄՆ-ից կամ Եվրոպայից բեռնարկղերով Երևան ավտոմեքենաների տեղափոխման դեպքում):

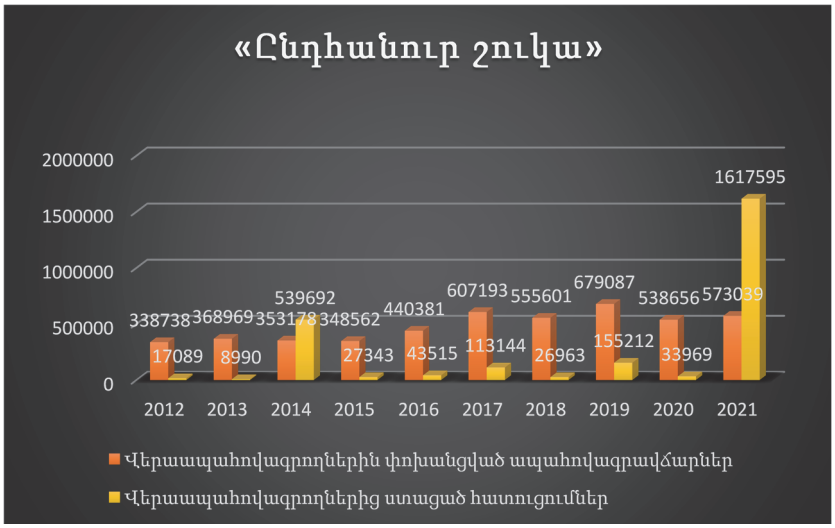
Բեռի ապահովագրության դեպքում, հաշվի առնելով ՀՀ ԿԲ-ի կողմից սահմանված նորմատիվները և խոշոր կորուստներից խուսափելու նպատակով, ապահովագրական ընկերություններն իրականացնում են բեռի ապահովագրության ռիսկերի վերաապահովագրություն՝ առաջին 15 մլն դրամի ռիսկը պահելով իրենց մոտ, իսկ գերազանցող մասը՝ վերաապահովագրելով: Ներկայումս վերաապահովագրողները կիրառում են միջին հաշվով 0.12 % սակագին, հետևաբար՝ բեռի ապահովագրության սակագինը հաշվարկելիս անհրաժեշտ է հաշվի առնել վերաապահովագրության սակագինը, ընդ որում, 1 բեռի միջին ապահովագրական գումարը ՀՀ ապահովագրական շուկայում կազմում է միջին հաշվով 45 մլն դրամ,

որից 15 մլն դրամը սեփական պահումն է, 30 մլն դրամը՝ վերաապահովագրության փոխանցվող ռիսկը:

Հաշվի առնելով վերաապահովագրության հանգամանքը՝ բեռի ապահովագրության սակագինը ստացվել է 0,211 %:

Վերաապահովագրություն իրականացնելու արդյունքում ապահովագրողները իրենց կողմից հաշվեգրված ապահովագրավճարների մինչև 60 %-ը փոխանցում են վերաապահովագրողներին, մինչդեռ 2012-2021թթ. ընթացքում հաշվեգրված ապահովագրավճարների և վճարված հատուցումների վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ բեռի ապահովագրության գծով վճարված հատուցումները կազմում են հաշվեգրված ապահովագրավճարների 39.4%-ը:

Ուսումնասիրելով ՀՀ ապահովագրական շուկայի բեռի գծով ապահովագրության 2012-2021թթ. տվյալները՝ պարզեցինք, որ բոլոր 6 ապահովագրական ընկերությունները միասին գանձել են 7.491.854.000 ՀՀ դրամ ապահովագրավճար, որից 4.803.404.000 ՀՀ դրամը փոխանցվել է վերաապահովագրական ընկերություններին: 2012-2021թթ. ընկերությունները միասին կատարել են 2.953.880.000 ՀՀ դրամի հատուցում, որից վերաապահովագրողի բաժինը կազմում է 2.583.512.000 ՀՀ դրամ (նկ. 2) [1-6]:



Նկ. 2. 2012-2021թթ. ՀՀ ապահովագրական ընկերությունների կողմից բեռների վերաապահովագրության համար փոխանցված ապահովագրավճարներ և վերաապահովագրողներից ստացած հատուցումներ, հազար ՀՀ դրամ

Ակնհայտ է դառնում, որ ՀՀ ապահովագրական ընկերությունները գանձած ապահովագրավճարների մեծ մասը (64%) փոխանցում են արտերկիր որպես

վերաապահովագրավճարներ, իսկ վնասի դեպքում վերաապահովագրական ընկերություններից ստացված հատուցման գումարները կազմում են վերաապահովագրավճարի միայն 53 % -ը: Արդյունքում ստացվում է, որ ապահովագրական ընկերությունները մեծ գումարներ են փոխանցում արտասահմանյան վերաապահովագրական ընկերություններին:

Եզրակացություն. Ներկայումս ՀՀ ապահովագրական ընկերությունները կիրառում են միջին հաշվով 0.25-0.35% սակագին, որը զգալիորեն բարձր է հաշվարկով հիմնավորված 10 տարվա վիճակագրական տվյալների հիման վրա հաշվարկված շուկայի միջին սակագնից (0.100–0.211%): Հաշվարկով հիմնավորված սակագները կիրառելու դեպքում ՀՀ ապահովագրական ընկերությունները հնարավորություն կունենան ներգրավել այլ ապահովադիրների, քանի որ հայկական ապահովագրական ընկերություններում ապահովագրվում է ՀՀ ապահովագրական շուկայի պոտենցիալի 12-15%-ը: Արդյունքում այդ պոտենցիալի մինչև 50%-ը ապահովագրելու դեպքում ՀՀ ապահովագրական ընկերությունների եկամուտը, հետևաբար՝ նաև շահույթը, մի քանի անգամ կմեծանա:

Վերաապահովագրության նպատակով գումարի նման արտահոսքը կանխելու և հայաստանյան ապահովագրական ընկերություններին լրացուցիչ եկամուտ ապահովելու համար առաջարկում ենք ստեղծել գործող 6 ապահովագրական ընկերությունների մասնակցությամբ ապահովագրական փուլ, որտեղ յուրաքանչյուր ընկերություն ունի իր բաժնեմասը՝ կախված շուկայի իր բաժնից և, իհարկե, ընդհանուր կապիտալի չափից: Վերաապահովագրության փոխանցվող գումարը յուրաքանչյուր ընկերություն փոխանցում է փուլին, իսկ մյուս ընկերությունները տվյալ ռիսկի որոշ մասը վերցնում են իրենց վրա: Արդյունքում ընկերությունները մեկը մյուսից սկսում են լրացուցիչ եկամուտ ունենալ, իսկ վերաապահովագրության գումարը դուրս չի գալիս սեփական երկրի սահմաններից: Արդյունքում մինչև 150 մլն դրամ ապահովագրական գումարով բեռների ապահովագրությունը ամբողջությամբ կիրականացվի փուլի մասնակիցների կողմից, իսկ այդ գումարը գերազանցող մասը կփոխանցվի վերաապահովագրողներին՝ փուլի կողմից իրականացնելով ոչ համամասնական վերաապահովագրություն (excess of loss), որի շնորհիվ վերաապահովագրության փոխանցվելիք վճարները կնվազեն առնվազն 10 անգամ, իսկ ապահովագրողների շահույթը կբազմապատկվի:

ԳՐԱԿԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑԱՆԿ

1. Ինտերնետային կայք https://armeniainsurance.am/interim-fin-reports/
2. Ինտերնետային կայք https://ingoarmenia.am/
3. Ինտերնետայի կայք https://imnairi.am/company/about?lng=hy#section-35
4. Ինտերնետային կայք http://www.reso.am/arm/107/free.html

5. Ինտերնետային կայք https://www.rgs.am/hy/reports/265/2022/quarterly-reports
6. Ինտերնետային կայք http://www.silinsurance.am/s
7. **Дэвид Бланд.** Страхование: принципы и практика. - М: Финансы и статистика, 2005. - 416 с.
8. **Сахирова Н.П**. Страхование: Учебное пособие. -М: ТК Велби, Изд-во “Проспект”, 2007. -744 с.

Г.И. КАРАПЕТЯН, Ш.О. АРУТЮНЯН

ОБОСНОВАНИЕ СТРАХОВОГО ТАРИФА ПЕРЕВОЗИМОГО ИМУЩЕСТВА (ГРУЗА) НА СТРАХОВОМ РЫНКЕ РА

Страхование грузов является наиболее распространенным видом добровольного страхования. Обоснование тарифа на страхование грузов имеет важное значение с точки зрения как обоснования финансовой устойчивости страховых компаний, так и обеспечения их конкурентоспособности на рынке.

Цель исследования – обоснование тарифа по страхованию грузов на основе 10-летних статистических данных всех страховых компаний страхового рынка РА, что обеспечит надежность, прибыльность и конкурентные условия страховых компаний на долгосрочной основе.

Ключевые слова: страхование грузов, тариф, нетто-ставка, брутто-ставка.

H.I. KARAPETYAN, SH.H. HARUTYUNYAN

SUBSTANTIATION OF THE INSURANCE TARIFF FOR THE TRANSPORTED PROPERTY (CARGO) IN THE RA INSURANCE MARKET

Cargo insurance is the most common type of voluntary insurance. Justification of the tariff for cargo insurance is very important both from the standpoint of justifying the financial stability of insurance companies, and ensuring the competitiveness of insurance companies in the market.

The goal of the study is to substantiate the tariff for cargo insurance on the basis of 10-year statistical data of all insurance companies of the Republic of Armenia insurance market, which will ensure the reliability, profitability and competitive conditions of insurance companies on a long-term basis.

Keywords: cargo insurance, tariff, net rate, gross rate.